

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	S. BPH:
29 APR 2008	
S. NR: 08.173-69	
ARKIV: 412.3	AVSKREV: 1



Synspunkter på Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019. Utgave januar 2008.

1) Planrammer

- 1.1 En planperiode på 10 år er svært kort når jernbanens fremtid skal skisseres og planlegges. For en strategisk plan for jernbanen i Norge må man tenke 40-50 år fremover for visjoner, hovedmålsettinger og hovedtraseer. Dernest må prosjektering av hovedalternativer gjøres før endelig valg av trase kan foretas. Da kan detaljprosjektering utføres og til slutt bygging startes opp.

I et 40-50 års perspektiv kan hovedmålsettinger for jernbanen være: Tre eller firedoble godskapasiteten og halvere kjøretiden for persontogene på lange og mellomlange regionstrekninger.

- 1.2 I tillegg må en ha klare hovedmålsettinger for nærtrafikken i og rundt de store byene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. I alle disse byene vil skinnegående trafikk spille en stor og større rolle dersom byene skal funksjonere. Også her må en tenke langsiktig 40-50 år fremover, utrede konkrete planalternativer, foreta valg og gjennomføre. (Som eksempler på at langsiktighet er nødvendig for skinnegående systemer, kan det nevnes at de første skissene for Bybanen i Bergen kom for 30-40 år siden og at det tok 20 år fra de første ideene for en T-banering i Oslo kom på bordet til ringen kunne åpnes. Tilsvarende er gjeldende for alle større skinnegående prosjekter.) Utkastet til Nasjonal transportplan medtar gode planer for jernbanen i Stavanger- og i Trondheimsområdet. I Trondheimsområdet bør det startes planlegging av nytt dobbeltspor Støren-Trondheim-Stjørdal (flyplassen). Dette dobbeltsporet må også inngå i høyhastighetsstraseeringen og økt godskapasitet. Det bør elektrifiseres til Stjørdal.
- 1.3 Planprosessen for Nasjonal transportplan 2010-2019 er i stor grad ledet og organisert via Statens vegvesen. Dette bærer mye av dokumentet preg av. Det eneste nye jernbane-prosjektet i Oslo-området som er kommet langt nok i planleggingen til å bli gjennomført i perioden; Oslo-Ski nye dobbeltspor, er ikke prioritert på sikker plass.

2) Helhetlig perspektiv.

Arbeidet videre med Jernbanens utvikling innenfor og parallelt med Nasjonal transportplan 2010-2019 kan gjøres slik:

- 2.1 Sette opp egne klare mål for reisehastighet og godskapasitet på hovedstrekningene 40-50 år fremover.

2.2 Avklare forholdet mellom separate eller integrerte høyhastighetsstrekninger. At det nå foreligger planer om egne høyhastighetstraseer løst fra hovednett for øvrig, og at høyhastighetsstrekningene skal benyttes til først og fremst å konkurrere med fly, gjør at det blir stor uenighet både innad og utad i Jernbaneverket/Departementet. Bl a derfor er heller ikke planer om redusert reisetid på jernbane medtatt i nåværende utkast til Nasjonal transportplan. Dette er en svakhet, når vi vet at det heller ikke er oppnådd redusert reisetid på noen av hovedstrekningene siden 1982, da nye ekspressstog (E1 17/B7) ble satt inn i trafikk Oslo-Trondheim. Dette er nå 25 år siden. Med nåværende forslag til Nasjonal transportplan,

uten vesentlige reisetidsreduksjoner, vil altså jernbanen stå igjen med 35 år uten reisetidsreduksjoner på hovedstrekningene. Dette styrker ikke jernbanens konkurransekraft i forhold til vei, luft og sjøtransport. Det bør videre fremholdes samhandlingsgevinster ved at jernbanen ikke bare konkurrerer med, men planlegges i harmoni med øvrige transportformer for et totalt bedre transporttilbud. Utviklingen av dobbeltspor på hovedstrekningene med høyere hastighet/kortere reisetid må sees mer i sammenheng med eksisterende og fremtidige markeder for person og godstrafikk. For eksempel vil effektive tilbringertjenester til de nye flyplassene på Rygge og Torp kunne realiseres ved at høyhastighetstog fra Oslo til Halden/Gjøteborg og til Larvik/Porsgrunn har stopp ved flyplassene. Videre vil den nye store Superspeed ferden fra Larvik til Danmark tilsi at enklere overgang fra tog til ferje vil være viktig for mange. Høyhastighetstog i Norge kan være 200 km/t for konvensjonelle tog og 240-250 km/t for krengetog. Alle nye dobbeltsportraseer må da bygges med noe lengre overgangskurvelengder spesielt tilpasset krengetogene. (At noen passasjerer tidligere er blitt "sjøsyke" i norske krengetog på Sørlandsbanen, henger sammen med for korte overgangskurver og et for sentvirkende deteksjons- og styresystem for krengringen.)

Dobbeltspor Eidsvoll-Hamar må sammen med Gardermobanen danne basis for fremtidig høyhastighetsbane til Trondheim. Det er også gunstig med synergieffekter gjennom samordnet bygging av motorvei og ny høyhastighetsbane. Hamar må være en stasjon på den nye høyhastighetsbanen, enten traseen videre skal gå langs Dovrebanen eller i Østerdalen. At VWI-gruppen har foreslått en trase som følger Riksvei 3 kan være gunstig utfra en synlig konkurranseflate mot veg, så vel som adkomst til linjen.

På Bergensbanen er det omtalt viktige delprosjekter som må benyttes til å utvikle en dobbeltsporet høyhastighetsbane Oslo-Bergen; Vossebanen kryssingsspor og Ringeriksbanen (planlegging/trasevalg i første omgang). Vossebanen må bli et prosjekt hvor man ser kryssingsspor på kort sikt i et langsiktig perspektiv med dobbeltspor for høyhastighet og for økt godskapasitet, samt for fjerning av rasfarlige partier. For Vossebanen og Bergensbanen bør det videre vurderes å beholde deler av gammel trase uten snøoverbygg som et attraktivt tilbud for det økende reiselivet om sommeren, gjerne i samarbeid med lokale krefter. Lavhastighet, kurver, fjell og fjord gjør reisen til en opplevelse, slik Flåmsbana i dag er en suksess fordi lokale interessenter gjorde noe ut av muligheter som på 80-tallet ikke var like synlige fra Oslo, da nedleggelse av banen ble diskutert.

2.3 Definere hovedtraseene Oslo-Bergen, -Trondheim, -Stavanger, -Larvik, -Halden med et langsiktig og helhetlig perspektiv på jernbanen i samvirke mellom ulike togtilbud og øvrige transportformer.

2.4 Godstrafikken er bra omtalt i utkastet til Nasjonal transportplan. Dobling av godstrafikk kapasiteten på jernbane fram mot 2020 og tredoble mot 2040 er gode mål. At Alnabru nå fastlegges som det viktigste knutepunktet for norsk innenlands godstrafikk er gledelig. Vi slipper da videre ørkesløse diskusjoner om å bygge boliger på arealene etc, og vi kan konsentrere oss om å videreutvikle terminalen, særlig for mer effektiv containertrafikk med heltog på hovedrelasjonene. God forbindelse til stamvegnettet er vektlagt i Nasjonal transportplan. Det må også vurderes om containerhavnen ved Sjørsøya skal ha egen, effektiv jernbaneforbindelse til Alnabru, kanskje med eget heltog mellom havnen og containertogsporene på Alnabru. Det bør videre legges til rette for mer effektive løsninger for integrerte bane/sjø transport, og at flere havneterminaler får bedre jernbanetilknytning. Stamveitilknytning til intermodale knutepunkter er beskrevet i NTP, men for å støtte målsetningen om mer gods fra vei til bane og sjø må laste/losse løsningene for jernbanen også være betimelige. Havnene i Kristiansand, Grenland, Larvik-Revet, Horten, Drammen, Moss, Fredrikstad-Borg, (og Gjøteborg) kan i samvirke med jernbanen avlaste Oslos havner

og skipstrafikken i det trange Drøbaksundet kan reduseres samtidig som tungtrafikken på E18 og E6 reduseres.

Godstogene fremføres vanligvis om natten på hovedstrekningene. Dette er mønster som også med fordel kan benyttes på de fremtidige dobbeltsporene: Høyhastighetstog på dagtid med reisetid på ca 4 timer mellom Oslo og Trondheim/Bergen og ca 5 timer til Stavanger, og godstog om natten med kjøretid på ca 5-6 timer. Kortere kjøretid for godstogene gir plass til flere godstog innenfor markedets ønskete tidsrom 1600-0700.

3) Nærtrafikk i Oslo-området

Kollektivtrafikkandelen i rushtid til Oslo sentrum er ca 70%. Dette er usedvanlig høyt, og skyldes først og fremst et effektivt jernbane og T-banesystem. Derfor må videre utbygging av disse systemene vektlegges. Nye dobbeltspor Oslo-Ski er allerede nevnt. Nevnes bør også Kolsåsbanens utbygging til fullverdig metrostandard, med 6-vogns tog, strømskinne og nytt signalanlegg. Dette prosjektet er igangsatt og blir ferdig i planperiodens første fire år. Videre bør T-banen forlenges fra Ellingsrudåsen i Oslo til Metrocenteret i Lørenskog og til A-hus, som blir et av Norges største sykehus. I løpet av planperioden må også videre forlengelse til Lillestrøm forprosjekteres. Lørenskog er en viktig transportkorridor for kollektivtrafikk inn/ut av Oslo. (Planer om kombitrafikk jernbane/bybane er også fremmet, men jernbanens kapasitetsreserver bør utnyttes til godstrafikk og flere nærtrafikktoget, samt som reserve for Romeriksporten når denne har avstengt spor e.l.)

4) Næringsliv, økonomi, politikk, internasjonale trender og standarder

EU har liberalisert godstrafikken på jernbane og arbeider for mer standardiserte løsninger og færre byråkratisk hindringer ved landegrensene. Norge og Europa har mye å hente på være med på å utvikle og ta i bruk gode internasjonale standarder. Prinsippet om at en nøytral infrastrukturforvalter gir sportilgang til ulike transportaktører fremmer konkurranse om å tilby de beste løsningene på sporet, i et internasjonalt åpent marked. Ruteplan, togledelse, og eierkap til stasjoner og terminaler vil etter nøytralitetsprinsippet være hos infrastrukturforvalteren. Det virker konkurransevridende når en persontrafikkoperatør eier stasjonene eller en godsbehandler eier godsterminalene, slik vi til dels har i Norge fremdeles. Til beste for næringslivet som har behov for transportene bør nøytralitetsprinsippet videreføres. Markedet for utbygging er også internasjonalt, og det er nødvendig å utnytte dette for å få kompetent og tiltrekkelig gjennomføringsevne på prosjektene. Det er fornuftig å se hva for eksempel vårt naboland Sverige får til ved å la næringslivets behov og miljøkrav i stor grad forme samferdselsutbyggingen, og ikke som i Norge hvor lokalpolitikere og særinteresser dominerer. For øvrig har EU-land som Frankrike, Tyskland, Italia, Spania og England erfaringer med organisering, høyhastighetsutbygging og drift som vi bør se nærmere på og lære av. Franske høyhastighetstog er gjennom en sterk nasjonal satsning blitt en internasjonal suksess, delvis i konkurranse med Tyskland som har andre løsninger. England gikk lengst i retning av å privatisere også infrastruktur, men har nå tilbakeført den til staten med en dyrekjøpt lærdom om nødvendigheten av vedlikehold. Interessant er også utenfor EU-landet Sveits, som har ennå mer utfordrende landskap enn oss, men har et svært velfungerende jernbanenett med mange samarbeidende aktører både innen infrastruktur og togdrift.

Stortinget mener det skal satses på jernbanen ved å investere mer enn planlagt i forrige transportplan. Jernbaneverket peker på at høyst nødvendig vedlikehold må gjøres først, og at det koster så mye at det innenfor angitt ramme ikke er råd til større investeringer. Dermed kan det konkluderes at her må det mer penger til.